

Bonne Chance,

Was muss es doch für eine Schmach für Peugeot sein, mit dem 308 in den zahlreichen Vergleichstests der vergangenen Jahre immer wieder hinterherzuhecheln. Zu rumpelig das Fahrwerk, zu umständlich die Bedienung, zu altbacken das Interieur – entsprechend düster sehen auch die Absatzzahlen aus.

Nun also die Neuauflage. Und siehe da: Basierend auf der

variablen EMP2-Plattform hat Peugeot einen rund 140 Kilo leichteren 308 entwickelt, der mit seinem pummeligen Vorgänger auch optisch nur wenig gemeinsam hat. Vielmehr entstand ein 4,25 Meter langer und 1,80 Meter breiter Viertürer, der mit seinem modernen, aber unverspielten Design nun auch jene Kunden ansprechen dürfte, die bislang eher beim VW-Händler auf den Stühlen saßen.

Unter der Haube des neuen 308 arbeiten nun drei Benziner (82 bis 156 PS) sowie zwei bekannte Diesel (92 bis 115 PS). Neu hinzugekommen ist eine 125 PS starke Version des THP 155. Und genau diesen 1,6 Liter großen Turbobenziner haben wir uns für unseren exklusiven Vergleichstest herausgepickt. Leicht wird er es nicht haben – als Gegner stehen der sportive Seat León 1.4 TSI FR sowie der üppig aus-

gestattete, 135 PS starke Hyundai i30 1.6 Style parat.

Auf dem richtigen Weg

Womit also anfangen? Vielleicht mit dem bislang größten Kritikpunkt: dem mäßigen Fahrkomfort. Hier haben die Ingenieure mächtig nachgearbeitet und ein wunderbar ausgewogenes Fahrwerk entwickelt, das seine Insassen vor jeglichem Stuckern, Rumpeln oder Nachwippen ver-



IM VERGLEICH

HYUNDAI i30 1.6: 135 PS,
0–100 km/h in 10,3 s, ab 19 620 Euro

PEUGEOT 308 125 THP: 125 PS,
0–100 km/h in 10,1 s, ab 18 850 Euro

SEAT LEÓN 1.4 TSI: 122 PS,
0–100 km/h in 9,4 s, ab 20 270 Euro

308

Der erste Peugeot auf der neu entwickelten EMP2-Plattform heißt wie sein Vorgänger 308. Ein Vergleich mit Seat León und Hyundai i30 klärt, ob er in der Golf-Klasse gute Chancen hat.

schont und den 308 nicht zur Schaukel werden lässt. Im Gegenteil: Der mit schüchternen 16-Zoll-Eco-Reifen bestückte Peugeot wirkt unerwartet sportlich, prescht neutral und präzise durch Kurven und zickt auch nicht, wenn der Fahrer doch lieber auf die standfeste Bremse geht. Nicht ganz unbeteiligt an der homogenen Abstimmung ist die direkt ansprechende Lenkung inklusive kartmäßig klei-

nem Lenkrad, das den Fahrspaß nochmals erhöht.

Wie beim 208 und 2008 sitzen die Instrumente im Blickfeld oberhalb des Lenkrads, was durchaus Vorteile bietet. Die edel anmutenden Anzeigen werden vom Lenkradkranz nicht verdeckt und sind gut ablesbar. Irritieren dürfte höchstens der Drehzahlmesser, dessen Nadel von rechts unten nach links oben wandert. Ungewöhnlich fällt

auch das restliche Bedienkonzept im soliden Cockpit aus. Denn gleichgültig ob Radio, Navi oder Klimautomatik: Nahezu alle Funktionen müssen über einen 9,7 Zoll großen Touchscreen angesprochen werden. Knöpfe und Schalter finden sich dagegen insgesamt nur sechs.

Ansonsten bleibt der 308 ein klassischer Kompakter mit ausreichend Platz für seine Passagiere, einem mit 420 Liter be-

achtlich großen Kofferraum und einer gesunden Basisausstattung. Wie bei i30 und León sind beim 308 in der 20 850 Euro teuren Active-Variante Klimautomatik, Radio und Tempomat schon Serie. Als Einziger in diesem Vergleich lässt er sich zudem mit einem adaptiven Tempomat inklusive Frontkollisionswarner ausrüsten, der selbstständig abbremst (450 Euro). Leider sind die Systeme



Hyundai i30 Solide und gut ausgestattet, aber durchzugsschwach

Preis
22 200 Euro
Zuladung 516 kg
Kofferraum
378/1316 L



Als Einziger punktet der i30 mit zusätzlichen Fächern unter dem Ladeboden. Der Fond bietet das beste Platzangebot und lockt mit weichen, optionalen Ledersesseln



Übersichtliche Mittelkonsole und bunte Armaturen. Praktisch: die Ablagen

an die Ausstattungslinie Allure gekoppelt, die 1850 Euro mehr kostet. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer und ein Navi mit guter Kartendarstellung dürften den Aufpreis aber wieder wettmachen.

Überzeugt der 308 also auf der ganzen Linie? Nein. Dafür fehlt es dem sehr laufruhigen und kultivierten THP 125 einfach an Kraft. Den Spurt auf 100 km/h erledigt der 308 damit zwar in 10,1 Sekunden, doch vom sensationellen Durchzug des ebenfalls mit 200 Nm gerüs-

„Hoher Fahrkomfort, überraschende Dynamik, viel Platz und bezahlbare Assistenzsysteme. Der 308 ist wieder auf Augenhöhe“

teten Seat León ist der Peugeot weit entfernt. Einziger Trost: Der Vierzylinder hält sich selbst bei hohen Drehzahlen akustisch so zurück wie beim Testverbrauch (7,1 L/100 km).

i30 – nobel, aber träge

Dass es Kompaktwagen gibt, die in hohen Gängen zögerlicher beschleunigen, beweist der immerhin 135 PS starke Hyundai i30. Der 1,6 Liter große Direkteinspritzer muss ohne Turbo auskommen und wartet daher erst bei 4850/min mit seinem

eher schütterten Drehmoment von 164 Nm auf. Die Folge: hoctouriges Fahren und häufiges Schalten. Da der Benzinerebenso wie die Fahrgeräusche ab 3000 Touren zunehmend lauter wird, machen längere Autobahnfahrten kein großes Vergnügen. Zumal sich der Benzinerebenso noch mit einem Verbrauch von 8,2 L/100 km entlohnen lässt.

Schade, denn ansonsten verwöhnt der 4,3 Meter lange i30 mit akzeptablem Federungskomfort, dem besten Platzange-

Peugeot 308 Individuell mit Charme und sehr komfortabel

Preis
20 850 Euro
Zuladung 504 kg
Kofferraum
420/1228 L



Größter Kofferraum im Test mit 420 Litern. Wer die Lehnen nach vorne umklappt, erntet allerdings eine Stufe. Im Fond geht es deutlich enger zu als im Hyundai, es fehlt an Beinfreiheit



Minimalistisches Cockpit mit kleinem Lenkrad. Nützlich: webbasierte Apps

Seat León Sportlich und sparsam, aber straff



380 bis 1210 Liter Laderaum müssen reichen. Dafür bringt die FR-Ausstattung sportlich ausgeformte Sitze mit. Weniger Kopffreiheit

Preis
21 870 Euro
Zuladung 451 kg
Kofferraum
380/1210 L

Einfache Bedienung, aber wenig Flair und kleiner Navi-Bildschirm

„Trotz der geringsten Leistung fährt der León seinen Gegnern mit Leichtigkeit davon“

bot, einer soliden Verarbeitung und völlig problemloser Bedienung. Zudem punktet die 22 200 Euro teure Style-Version mit der üppigsten Ausstattung im Vergleich: Neben den schon erwähnten Extras sind beispielsweise ein schlüsselloser Zugang, eine Alarmanlage und ein mit Unterbodenfächern bestückter Laderaum Serie. Das hier gezeigte und empfehlenswerte Navi inklusive Rückfahr-

kamera kostet 1120 Euro. Ebenfalls nicht zu verachten: das maximale Ladevolumen von 1316 Litern (308: 1228, León: 1210), gepaart mit einer anständigen Zuladung von 516 Kilo.

León macht Laune

Sobald man im 21 870 Euro teuren León FR die erste Runde dreht, ist klar, wer in diesem Vergleich der Chef auf der Teststrecke ist. Trotz der nominell geringsten Leistung (122 PS) reagiert die spanische Interpretation des Golf sofort auf jede kleinste Gaspedalbewegung und spurtet seinen Gegnern spielerisch davon. Ein Beispiel? Sowohl im fünften wie im sechsten Gang nimmt der Seat den Rivalen im Zwischenspur von 80 auf 120 km/h rund fünf Sekunden ab. Dabei läuft der 1.4 TSI selbst auf der Autobahn bei hohen Geschwindigkeiten leise und begnügt sich mit einem

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Hyundai i30 1.6 Style	Peugeot 308 125 THP Active	Seat León 1.4 TSI FR
Motorbauart/Zyl.-Zahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1591 cm ³	1598	1395
Leistung	99 (135) kW (PS) bei 1/min 6300	92 (125) kW (PS) bei 1/min 6000	90 (122) kW (PS) bei 1/min 5000
max. Drehm.	164 Nm bei 4850 1/min	200 Nm bei 1400 1/min	200 Nm bei 1400 1/min
Schadstoffeinstufung	Euro 5	Euro 5	Euro 5
CO₂-Ausstoß	139 g/km	129	120
Leergewicht/Zul.	1304/516 kg	1266/504	1279/451
Länge x Breite x Höhe	4300 x 1780 x 1470 mm	4253 x 1804 x 1457 mm	4263 x 1816 x 1459 mm
Radstand	2650 mm	2620	2636
Wendekreis li./re.	11,4/11,6 m	10,5/10,8	10,9/11,0
Gepäckraum	378/1316 L/VDA	420/1228	380/1210
Anhängelast/gebr.	600/1400 kg	615/1400	610/1400
Tankinhalt	53 L	53	50
Innenbreite v./h.	1470/1475 mm	1460/1430	1460/1430
Innenhöhe v./h.	1050/960 mm	1025/970	1020/960
Normsitzraum	725 mm	690	710
Testwagenbereifung	205/55 R 16 H Continental Premium Contact 2 E	205/55 R 16 V Michelin Energy Saver	225/45 R 17 W Dunlop SP Sport Maxx RT
Kraftübertragung	Vorderradantr. Sechsganggetriebe	Vorderradantr. Sechsganggetriebe	Vorderradantr. Sechsganggetriebe
Beschleunigung	s		
0 – 40 km/h	2,4	2,3	2,1
0 – 80 km/h	7,0	6,8	6,2
0 – 100 km/h	10,3	10,1	9,4
0 – 120 km/h	14,3	14,5	13,2
0 – 130 km/h	16,7	17,2	15,6
0 – 140 km/h	20,1	20,4	18,3
0 – 160 km/h	28,2	29,8	26,0
0 – 180 km/h	42,3	47,6	38,9
0 – 400 m	17,2	17,1	16,6
Elastizität¹⁾	s		
60 – 100 km/h (V./V. G.)	11,0/15,7	11,0/13,9	8,1/10,8
80 – 120 km/h (V./V. G.)	16,8/22,4	16,6/20,7	11,9/15,1
Höchstgeschw.	km/h		
	195	203	202

Fahrzeugtyp	Hyundai i30 1.6 Style	Peugeot 308 125 THP Active	Seat León 1.4 TSI FR
Bremsweg	m		
aus 100 km/h kalt leer	38,0	35,9	36,2
aus 100 km/h kalt bel.	37,9	36,4	36,1
aus 100 km/h warm bel.	37,0	37,3	35,0
aus 160 km/h kalt leer	96,8	96,6	96,2
Testverbrauch	L/100 km		
maximal	8,2	7,1	6,9
Reichweite	9,9 km	9,3	9,1
NEFZ-Verbrauch	L/100 km		
Stadt	Superbenzin 8,0	Superbenzin 7,7	Superbenzin 6,5
über Land	4,7	4,4	4,4
gesamt	6,0	5,6	5,2
Innengeräusch	dB(A)		
bei 80 km/h	65	63	62
bei 100 km/h	67	65	65
bei 130 km/h	70	68	68
bei 160 km/h	74	73	71
Fahrversuche	leer/bel.km/h		
Slalom 18 m	61,3/60,7	63,9/63,2	65,9/63,8
ams-Wedelgasse	126,5/125,3	131,6/131,1	134,2/130,3
ams-Ausweichgasse			
Einfahrgeschwindigkeit	68	70	73
Ausfahrgeschwindigkeit	50	53	49
Festkosten	Euro		
Steuer	90,-	70,-	48,-
Haftpflicht	1119,-	1183,-	1119,-
Teilkasko ²⁾	287,-	324,-	484,-
Vollkasko ³⁾	1589,-	2118,-	1755,-
Unterhaltskst.	im Monat ⁴⁾		
bei 15 000 km/Jahr	Euro 197,-	Euro 196,-	Euro 197,-
bei 30 000 km/Jahr	Euro 359,-	Euro 357,-	Euro 360,-
Grundpreis	Euro		
	22 200,-	20 850,-	21 870,-
Knieairbag	•	–	•
Einparkhilfe vorn und hinten	•	– ⁵⁾	500,-
Metallic-Lackierung	500,-	510,-	530,-
Navigationsssystem	1120,-	– ⁵⁾	690,-
Bi-Xenon-/LED-Scheinwerfer	1300,-/–	–/– ⁵⁾	–/990,-

¹⁾ für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; ²⁾ ohne SB; ³⁾ mit 150 Euro SB; ⁴⁾ ohne Wertverlust; ⁵⁾ ab Ausstattungsniveau Allure (1850 Euro) serienmäßig; • = Serie; – = nicht lieferbar

Mit dem neuen 308 ist Peugeot wieder auf Augenhöhe mit seinen Konkurrenten



Testverbrauch von 6,9 l/100 km. Schwer zu toppen ist der Seat, sobald es raus aufs Land und rein in die Kurven geht. Mit seiner sportlichen Fahrwerksabstimmung und der feinfühlig-präzisen Lenkung lässt er sich beeindruckend spielerisch und enorm schnell durch jegliche Kurven pressen. Damit die Insassen nicht im etwas enger geschnittenen Innenraum herumrutschen, spendiert Seat zudem Sportsitze mit viel Seitenhalt. Passend dazu: die kräftig zupackenden Bremsen. Dass der León seine Passagiere insbesondere in der Innenstadt über jeden Gullideckel informiert, müssen FR-Freunde da wohl akzeptieren. Ansonsten empfiehlt sich die 20 270 Euro teure Style-Variante mit Standard-Fahr-

werk. Und natürlich die optionalen und sehr gut ausleuchtenden LED-Scheinwerfer für 990 bis 1190 Euro.

Allen León gemeinsam ist hingegen ein funktionales Cockpit, das nur durch ein paar rote Fäden in Lenkrad und Schaltknäuf für Abwechslung sorgt. Ebenfalls eher mittelprechtig: der nur 380 Liter fassende Kofferraum, gepaart mit der geringsten Zuladung von 451 Kilo. Doch obwohl der León diesen Vergleichstest knapp gewinnt, wird der neue 308 seinen Weg machen und noch einige Konkurrenten auf die hinteren Ränge verweisen. Der Hyundai i30 macht den Anfang.

Text: Michael von Maydell
Fotos: Arturo Rivas

FAZIT



1 Seat
Nur knapp kann sich der agile León vor dem 308 den ersten Platz sichern. Er profitiert von seinem guten Motor.



2 Peugeot
Ein klasse Fahrwerk, moderne Assistenzsysteme und ein großer Laderaum – nur der THP 125 verhindert den Sieg.



3 Hyundai
Der teure und solide i30 leidet besonders unter seinem durstigen und schwachen Benziner. Gut: das Raumangebot.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Seat León 1.4 TSI FR	Peugeot 308 125 THP Active	Hyundai i30 1.6 Style
Karosserie			
Innenmaße (10)	7	7	8
Raumgefühl (10)	7	9	8
Kofferraum (15)	11	12	12
Zuladung (10)	8	10	10
Funktionalität (10)	7	7	8
Instrumente (10)	9	9	9
Rundumsicht (15)	10	11	12
Zusatzausstattung (5)	4	4	4
Qualitätsanmutung (15)	12	12	12
Summe (100)	75	81	83
Sicherheit			
Passive Sicherheitsausstatt. (15)	9	8	8
Aktive Sicherheit (15)	6	7	4
Licht (10)	10	10	8
Bedienbarkeit (10)	9	8	9
Bremsweg kalt leer (100 km/h) (10)	6	7	4
Bremsw. kalt beladen (100 km/h) (5)	3	3	2
Bremsw. warm bel. (100 km/h) (10)	7	5	5
Verzögerung aus 160 km/h (5)	4	4	4
Pedalgefühl (5)	4	4	4
Summe (85)	58	56	48
Fahrkomfort			
Federung leer (25)	20	23	21
Federung beladen (15)	12	13	12
Sitze vorn (20)	18	16	16
Sitze hinten (10)	8	7	7
Klimatisierung (10)	8	8	8
Innengeräusch-Messwerte* (10)	9	10	8
Geräuscheindruck (10)	8	9	7
Summe (100)	83	86	79
Antrieb			
Laufkultur (10)	9	9	7
Durchzugskraft (10)	8	6	5
Leistungsentfaltung (5)	4	3	3
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	9	8	8
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	16	15	15
Elastizität (20)	8	2	1
Testverbrauch (20)	13	13	8
Reichweite (5)	4	4	3
Summe (100)	71	60	50
Fahreigenschaften			
Handling (15)	13	12	10
Lenkung (10)	9	9	7
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	8	8	8
Geradeauslauf/Windempf. (5)	4	4	4
Wendekreis (10)	3	4	2
Fahrsicherheit leer (25)	24	24	22
Fahrsicherheit beladen (15)	14	14	12
Fahrdynamik (10)	9	8	6
Summe (100)	84	83	71
Eigenschaftswertung (485)	371	366	331
Umwelt			
Emissionsverhalten (15)	13	12	11
Leergewicht (10)	8	8	8
Stand- und Fahrgeräusch* (5)	5	5	5
Summe (30)	26	25	24
Kosten			
Grundpreis* (25)	23	25	22
Ausstattung* (10)	8	6	10
Aufpreisgestaltung (5)	4	4	3
Wiederverkaufschancen (10)	7	7	6
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	9	10
Wart./Rep. 100 000 km* (15)	13	13	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	15	10
Garantie (10)	5	5	7
Summe (100)	85	84	83
Gesamtwertung (615)	482	475	438
	1	2	3

Bonne chance,

Quel affront pour Peugeot de voir la 308 traîner derrière les autres dans les nombreux tests comparatifs ces dernières années. Un châssis trop cahotant, une maniabilité trop compliquée, un intérieur démodé – les ventes laissent, elles aussi, beaucoup à désirer.

Peugeot a donc lancé une nouvelle édition. Et la voilà : sur la base de la plate-forme variable

EMP2, Peugeot a mis au point une 308 plus légère d'environ 140 kg et qui n'a que peu de points communs avec le modèle précédent plutôt bien dodu. On a vu apparaître une quatre portes d'une longueur de 4,25 mètres et d'une largeur de 1,80 mètre, affichant un design moderne, sans fioritures, susceptible de séduire les clients que l'on retrouvait jusqu'à présent dans les concessions de VW.

Le capot de la nouvelle 308 abrite trois moteurs essence (de 82 à 156 ch) et deux blocs diesel bien connus (de 92 à 115 ch). À cela s'ajoute une version du THP 155 générant 125 ch. Et c'est justement ce turbomoteur essence de 1,6 litre que nous avons choisi pour notre test comparatif exclusif. Il n'aura pas la tâche facile face à ses adversaires, la Seat Léon 1.4 TSI FR, plutôt sportive, et la Hyundai i30 1.6 Style bien équipée et forte de 135 ch.

Sur la bonne voie

Alors, par quoi commencer ? Peut-être par l'aspect le plus critiqué jusqu'à présent : le confort de conduite médiocre. Ici, les ingénieurs ont mis la main à la pâte et développé un châssis merveilleusement équilibré, protégeant ses occupants des à-coups, cahots et balancements. La 308 ne ressemble plus aujourd'hui à une balançoire.



COMPARAISON

HYUNDAI i30 1.6 : 135 ch, 0–100 km/h en 10,3 s, à partir de 19 620 euros

PEUGEOT 308 125 THP : 125 ch, 0–100 km/h en 10,1 s, à partir de 18 850 euros

SEAT LEON 1.4 TSI : 122 ch, 0–100 km/h en 9,4 s, à partir de 20 270 euros

308

La première Peugeot basée sur la nouvelle plate-forme EMP2 porte le nom de son prédécesseur, la 308. La comparaison avec la Seat Leon et l'Hyundai i30 permet de déterminer si elle a ses chances dans la classe des Golf.

Bien au contraire : la Peugeot habillée de pneus modestes Eco de 16 pouces a une allure sportive qui peut surprendre, prend les virages en restant neutre et précise et ne rouspète pas si le conducteur préfère freiner. Le pilotage qui est assez direct - y compris le petit volant qui augmente encore l'agrément de conduite - n'est pas pour rien dans l'équilibre homogène du véhicule.

Comme dans la 208 et la 2008, les commandes sont directement dans le champ de vision du conducteur, au-dessus du volant, ce qui présente bien des avantages. Les témoins nobles ne sont pas masqués par la couronne du volant et sont bien visibles. Seul le compte-tours, dont l'aiguille se déplace du bas à droite vers le haut à gauche, pourrait causer quelques irritations. Les autres commandes

du poste de conduite robuste sont également insolites. Que ce soit la radio, le GPS ou la climatisation automatique : toutes les fonctions doivent être activées par le biais d'un écran tactile de 9,7 pouces. On ne trouve au total que six boutons et interrupteurs.

Pour le reste, la 308 reste une compacte classique offrant suffisamment de place aux occupants, un coffre de 420 litres

et un équipement de base tout à fait respectable. Tout comme l'i30 et la Leon, la 308 est équipée en série de la climatisation automatique, de la radio et du régulateur de vitesse sur la déclinaison Active qui coûte 20 850 euros. Elle est la seule dans ce test comparatif à pouvoir être dotée d'un régulateur de vitesse adaptatif et d'un avertisseur de collision frontal qui freine automatiquement la voiture (450 euros).



Hyundai i30 Robuste et bien équipée, mais peu de couple



Console centrale bien dégagée et éléments colorés. Pratiques : les vide-poches



L'i30 est la seule à être équipée de rangements supplémentaires sous le plancher de chargement. L'arrière offre le plus de place aux passagers et séduit par des sièges en cuir disponibles en option.



Prix
22 200 euros
Charge 516 kg
Coffre
378/1316 l

Ces systèmes sont hélas liés à la finition Allure qui coûte 1 850 euros de plus. Les phares LED installés en série et un GPS avec des cartes de haute qualité devraient cependant compenser ce supplément.

La 308 est-elle donc un succès sur toute la ligne ? Non. Le moteur THP 125, très doux et serein, n'a pas assez de force. La 308 passe certes à 100 km/h en 10,1 secondes, mais la Peugeot est encore bien loin de la Seat Leon qui affiche un couple sensationnel de 200 Nm.

” Grand confort de conduite, dynamisme surprenant, beaucoup de place et des systèmes d'assistance abordables. La 308 est à nouveau à la hauteur de la concurrence. “

Seul réconfort : le quatre cylindres est silencieux, même à un régime élevé, et consomme peu à l'essai (7,1 litres/100 km).

i30 – noble, mais nonchalante

L'Hyundai i30, forte de 135 ch, est la preuve incontestable qu'il existe des compactes qui ont du mal à accélérer à des vitesses élevées. Le moteur de 1,6 litre à injection directe doit se passer de turbo et n'atteint son couple très modeste de 164 Nm qu'à 4 850 tr/min.

Résultat : un régime élevé et des passages fréquents de vitesses. Le moteur essence et les bruits de roulement étant relativement bruyants à partir de 3 000 tours, il n'est pas particulièrement agréable de faire de longs trajets sur autoroute. D'autant plus que le moteur essence, en plus d'être peu performant, consomme 8,2 litres/100 km.

Domage, car l'i30, longue de 4,3 mètres, séduit autrement par une suspension acceptable, l'espace le plus généreux, une finition robuste et une maniabilité

Peugeot 308 Individuelle, charmante et très confortable



Plus grand coffre dans le test avec 420 litres. Lorsque les sièges sont rabattus, la surface n'est pas tout à fait plane. A l'arrière, les passagers ont nettement moins de place que dans l'Hyundai, l'espace au niveau des jambes est restreint.



Poste de conduite minimaliste avec petit volant. Utile : des applications basées sur le web

Prix
20 850 euros
Charge 504 kg
Coffre
420/1228 l

Seat Leon Sportive et sobre, mais ferme



De 380 à 1 210 litres – cet espace de chargement doit être suffisant. En contrepartie, la déclinaison FR est équipée de sièges sport. Moins de garde au toit.

Prix
21 870 euros
Charge 451 kg
Coffre
380/1210 l

Commande simple, mais peu de charme et un petit écran GPS

Malgré sa plus faible puissance, la Leon distance ses concurrentes sans aucun problème

très simple. Par ailleurs, la déclinaison Style à 22 200 euros affiche l'équipement le plus complet dans le test comparatif : outre les extras déjà mentionnés, elle propose par exemple un système d'ouverture sans clé, un système d'alarme et un espace de chargement doté de casiers sous le plancher. Le GPS présenté ici et que nous recommandons - caméra de recul incluse - coûte 1 120 euros.

A ne pas négliger non plus : le volume de chargement maximal de 1 316 litres (308 : 1 228, Leon : 1 210), combiné à une charge honorable de 516 kg.

La Leon – le plaisir de la conduite

Dès que l'on fait son premier trajet à bord de la Leon FR à 21 870 euros, on sait qui est le chef sur le circuit. Malgré la puissance nominale la plus faible (122 ch), l'interprétation espagnole de la Golf réagit immédiatement à toute accélération, si faible soit-elle, et devance ses concurrentes sans le moindre problème. Un exemple ? En cinquième ou sixième, la Seat gagne environ 5 secondes sur ses rivales pour passer de 80 à 120 km/h. Et pourtant, le moteur 1.4 TSI est silencieux sur autoroute, même à grande vitesse, et se contente de 6,9 l/100 km lors de l'essai.

DONNEES TECHNIQUES ET VALEURS MESUREES

Type de véhicule	Hyundai i30 1.6 Style	Peugeot 308 125 THP Active	Seat Leon 1.4 TSI FR
Type de moteur/nb de cyl.	En ligne/4	En ligne/4	En ligne/4
Cylindrée	1591 cm ³	1598	1395
Puissance	99 (135) kW (ch) à tr/min	92 (125) 6000	90 (122) 5000
Couple max.	164 à 4850 Nm à tr/min	200 à 1400	200 à 1400
Classe polluante	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Rejet de CO ₂	139 g/km	129	120
Poids à vide/en charge	1304/516 kg	1266/504	1279/451
Longueur x largeur x hauteur	4300 x 1780 x 1470 mm	4253 x 1804 x 1457	4263 x 1816 x 1459
Empattement	2650 mm	2620	2636
Rayon de braquage	11,4/11,6 m	10,5/10,8	10,9/11,0
Coffre	378/1316 L/VDA	420/1228	380/1210
Charge rem./freinée	600/1400 kg	615/1400	610/1400
Volume du réservoir	53 L	53	50
Largeur int. av./ar.	1470/1475 mm	1460/1430	1460/1430
Hauteur int. av./ar.	1050/960 mm	1025/970	1020/960
Places assises	7 2 5 mm	6 9 0	7 1 0
Pneus sur le véhicule testé	205/55 R 16 H Continental Premium Contact 2 E	205/55 R 16 V Michelin Energy Saver	225/45 R 17 W Dunlop SP Sport Maxx RT
Transmission	Traction avant Boîte six rapports	Traction avant Boîte six rapports	Traction avant Boîte six rapports
Accélération			
0 - 40 km/h	2,4 s	2,3	2,1
0 - 80 km/h	7,0	6,8	6,2
0 - 100 km/h	10,3	10,1	9,4
0 - 120 km/h	14,3	14,5	13,2
0 - 130 km/h	16,7	17,2	15,6
0 - 140 km/h	20,1	20,4	18,3
0 - 160 km/h	28,2	29,8	26,0
0 - 180 km/h	42,3	47,6	38,9
0 - 400 m	17,2	17,1	16,6
Elasticité ¹⁾			
60 - 100 km/h (IV./V. G.)	11,0/15,7 s	11,0/13,9	8,1/10,8
80 - 120 km/h (V./VI. G.)	16,8/22,4	16,6/20,7	11,9/15,1
Vitesse maximale	195 km/h	203	202

Type de véhicule	Hyundai i30 1.6 Style	Peugeot 308 125 THP Active	Seat Leon 1.4 TSI FR
Distance de freinage			
à 100 km/h vide, à froid	38,0 m	35,9	36,2
à 100 km/h à froid, chargé	37,9	36,4	36,1
à 100 km/h à chaud, chargé	37,0	37,3	35,0
à 160 km/h, à froid, vide	96,8	96,6	96,2
Cons. (essai)			
maximale	8,2 L/100 km	7,1	6,9
autonomie	9,9 km	9,3	9,1
Cons. NEDC			
urbaine	Super 8,0 L/100 km	Super 7,7	Super 6,5
extra-urbaine	4,7	4,4	4,4
mixte	6,0	5,6	5,2
Bruit intérieur			
à 80 km/h	65 dB(A)	63	62
à 100 km/h	67	65	65
à 130 km/h	70	68	68
à 160 km/h	74	73	71
Essais sur route			
Slalom 18 m	61,3/60,7 km/h	63,9/63,2	65,9/63,8
Double chang. de voie	126,5/125,3 s	131,6/131,1	134,2/130,3
Parcours à obstacles			
Vitesse d'entrée	68 km/h	70	73
Vitesse de sortie	50	53	49
Coûts fixes			
Impôts	90,- Euro	70,-	48,-
Responsabilité civile	1119,-	1183,-	1119,-
Assurance au tiers ²⁾	287,-	324,-	484,-
Assurance tous risques ³⁾	1589,-	2118,-	1755,-
Frais d'entretien			
par mois			
pour 15 000 km/an	197,- euros	196,-	197,-
pour 30 000 km/an	359,- euros	357,-	360,-
Prix de base	22 200,- euros	20 850,-	21 870,-
Airbag genoux	•	-	•
Aide au stationnement av./ar.	•	- ⁵⁾	500,-
Peinture métallisée	500,-	510,-	530,-
GPS	1120,-	- ⁵⁾	690,-
Phares bi-xénon/LED	1300,-/-	-/- ⁵⁾	-/990,-

¹⁾ L'attribution des points se base sur les valeurs obtenues entre 60 et 100 km/h et entre 80 et 120 km/h ; ²⁾ sans franchise ; ³⁾ avec une franchise de 150 euros ; ⁴⁾ sans perte de valeur ; ⁵⁾ à partir de la finition Allure (1 850 euros) ; • = série ; - = non disponible

Avec la nouvelle 308, Peugeot est à nouveau à la hauteur de ses concurrentes



La Seat est difficile à dépasser dès qu'elle est sur la route et s'attaque aux virages. Son châssis sportif bien équilibré et son pilotage précis et sensible permettent au conducteur de prendre les virages très rapidement et sans problème. Afin que les occupants ne glissent pas lors de ces manœuvres dans l'habitacle un peu juste, Seat dote la voiture de sièges sport avec une bonne tenue latérale. Viennent s'y ajouter des freins puissants. Les amateurs de FR doivent en revanche accepter de ressentir chaque bouche d'égoût en ville. Autrement, nous recommanderons la déclinaison Style à 20 270 euros, équipée d'un châssis standard, et bien sûr les phares LED qui éclairent parfaitement, disponibles en option pour un supplément de 990 à 1 190 euros. Toutes les Leon ont en revanche un poste de conduite fonctionnel qui ne se démarque que par quelques surpiqures rouges sur le volant et le pommeau du levier de vitesse. Egalement assez modeste : le coffre dont le volume est limité à 380 l, combiné à une charge très faible de 451 kg. Et bien que la Leon sorte vainqueur de peu de ce test comparatif, la nouvelle 308 fera son chemin et laissera certainement d'autres concurrentes derrière elle. L'Hyundai i30 en est la preuve.

Texte : Michael von Maydell

Photos : Arturo Rivas

CONCLUSION



1 Seat

La très alerte Leon arrive en première position juste devant la 308. Elle bénéficie d'un bon moteur.



2 Peugeot

Un excellent châssis, des systèmes d'assistance modernes et un vaste espace de chargement – seul le THP 125 empêche la 308 de remporter ce test.



3 Hyundai

L'i30, chère et robuste, souffre notamment de son moteur essence faiblard et assoiffé. A mettre en avant : son espace généreux

RESULTATS

Type de véhicule (nombre maximal de points)	Seat Leon 1.4 TSI FR	Peugeot 308 125 THP Active	Hyundai i30 1.6 Style
Carrosserie			
Dimensions intérieures (10)	7	7	8
Habitabilité (10)	7	9	8
Coffre (15)	11	12	12
Charge (10)	8	10	10
Fonctionnalité (10)	7	7	8
Instruments (10)	9	9	9
Champ de vision global (15)	10	11	12
Équipement supplémentaire (5)	4	4	4
Qualité (15)	12	12	12
Total (100)	75	81	83
Sécurité			
Sécurité passive (15)	9	8	8
Sécurité active (15)	6	7	4
Eclairage (10)	10	10	8
Maniabilité (10)	9	8	9
Freinage, à froid, vide (100 km/h) (10)	6	7	4
Freinage, à froid, chargé (100 km/h) (5)	3	3	2
Freinage, à chaud, ch. (100 km/h) (10)	7	5	5
Décélération à partir de 160 km/h (5)	4	4	4
Pédales (5)	4	4	4
Total (85)	58	56	48
Confort de roulement			
Suspension à vide (25)	20	23	21
Suspension, en charge (15)	12	13	12
Sièges avant (20)	18	16	16
Sièges arrière (10)	8	7	7
Climatisation (10)	8	8	8
Bruit intérieur – valeurs mesurées (10)	9	10	8
Bruit perçu (10)	8	9	7
Total (100)	83	86	79
Moteur			
Conduite calme (10)	9	9	7
Couple (10)	8	6	5
Déploiement de la puissance (5)	4	3	3
Vitesses/gradation transmission (10)	9	8	8
Accélération/étagement boîte (20)	16	15	15
Elasticité (20)	8	2	1
Consommation durant le test (20)	13	13	8
Autonomie (5)	4	4	3
Total (100)	71	60	50
Performances sur route			
Maniabilité (15)	13	12	10
Direction (10)	9	9	7
Traction/comportement hiver (0)	8	8	8
Stabilité direct./sensibilité vent (5)	4	4	4
Rayon de braquage (10)	3	4	2
Sécurité conduite, à vide (25)	24	24	22
Sécurité conduite, en charge (15)	14	14	12
Dynamisme (10)	9	8	6
Total (100)	84	83	71
Evaluation des qualités (485)	371	366	331
Environnement			
Rejets (15)	13	12	11
Poids à vide (10)	8	8	8
Bruit à l'arrêt et sur route* (5)	5	5	5
Total (30)	26	25	24
Coûts			
Prix de base* (25)	23	25	22
Équipement* (10)	8	6	10
Suppléments (5)	4	4	3
Possibilités de revente (10)	7	7	6
Coûts fixes sur 5 ans* (10)	10	9	10
Entretien/rép. 100 000 km* (15)	13	13	15
Frais de carburant 100 000 km* (15)	15	15	10
Garantie (10)	5	5	7
Total (100)	85	84	83
Evaluation globale (615)	482	475	438
	1	2	3